Licitan la maestranza

Por Myriam Fernández

Miles de toneladas de metal fueron fundidas en sus hornos. En sus calderas y talleres se forjaron enormes piezas de acero, que convertidas en trenes impulsados por vapor recorrieron sin cesar nuestra larga y loca geografía. Ochenta años después, la Maestranza Ferroviaria de San Bernardo aguarda triste y melancólica que un llamado a licitación la transforme en un megaproyecto inmobiliario, un moderno mall o en un cordón industrial.

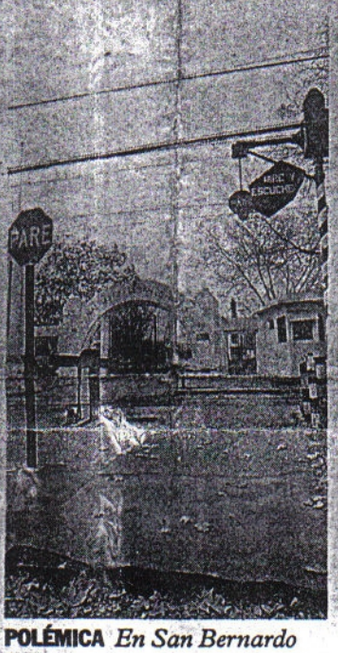
EL CIERRE definitivo de la maestranza está en manos de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), la que por mucho tiempo se deshizo de terrenos valiosos sin una política de desarrollo inmobiliario. Alentada por un nuevo concepto de gestión, EFE "ahora no se deshace del bien y lo somete a un estudio asociado al transporte de pasajeros fluido y expedito", advirtió su gerente de Activos, Cristián Baseler.

El vapor como energía ferroviaria es cosa del pasado, y la maestranza hoy no se justifica. El transporte de carga fue privatizado y la empresa que lo controla cuenta con un sistema propio de mantención.

LA MAESTRANZA fue construida en 1915 por la Compañía Holandesa de Construcciones de Hormigón Armado, en una época en que los trenes transportaban la totalidad de la carga y los equipos utilizaban otra tecnología. En aquel tiempo no existía la infraestructura vial ni el transporte caminero. En esos días, la empresa recibía grandes subsidios del Estado, que hoy no recibe.

Ferrocarriles no venderá sus terrenos, la idea es asociarse con el sector privado incorporando el transporte ferroviario al proyecto que se adjudique la licitación. "Nuestros terrenos inmobiliarios tienen hoy una gran potencia por su accesibilidad, lo que nos permite generar proyectos a nivel de ciudad", afirmó Baseler.

CAMBIO *La histórica Maestranza de San Bernardo puede cambiar de giro. Aún no se conocen los proyectos.*



POLÉMICA *En San Bernardo hay gente que apoya la idea de licitación y otros que están en contra.*

Son 47 hectáreas de terreno, "con una ubicación importante en la ciudad de San Bernardo y una expectativa de transporte espectacular, que permitiría acercar al público de Santiago a la maestranza y viceversa, sin tacos, aglomeraciones ni atochamientos", destacó el ejecutivo.

EL LLAMADO a licitación se materializará en los próximos días. Los postulantes deberán acreditar su capacidad de gestión a través de obras realizadas, que "nos garantice una sociedad con una empresa capaz de sacar adelante un proyecto de esta magnitud", precisó Baseler. Del mismo modo, es fundamental la capacidad financiera del futuro socio. La decisión quedará en manos de un jurado técnico altamente calificado.

La empresa no limitará las ofertas, "queremos abarcar la más amplia gama de desarrollo. Por ejemplo, no descartamos la alternativa industrial ni la habitacional en alguna área de la maestranza, apoyada por áreas comerciales, que satisfagan la demanda generada por un desarrollo de ese tipo", explicó el profesional.

"Conservador realista"

Como un "conservador realista" se define Ian Thomson, funcionario experto en transporte de la Cepal, fundador y director por 15 años de la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario, y actual asesor de EFE en temas históricos, una materia que lo apasiona.

Thomson reconoce que Ferrocarriles no volverá a ser lo que fue entre los años 1935 y 1965, cuando "no tenía competencia" en el transporte de carga y pasajeros, sin embargo tiene "esperanzas" en que con una adecuada gestión EFE se convertirá en una "empresa competitiva y moderna".

Desde que el gobierno militar le cortó la subvención a ferrocarriles, la empresa ha sufrido un creciente deterioro en sus vías y equipos. Al no poder competir con el transporte caminero, se suprimieron los servicios no rentables, la inversión se redujo a cero y la falta de una adecuada mantención en las vías bajó la velocidad de los trenes a sólo 40 kilómetros por hora.

Thomson sostiene que para modernizar EFE no corresponde invertir millones de dólares como en Europa, porque el flujo de pasajeros es muchísimo menor. Un préstamo de 80 millones de dólares, otorgado por el Gobierno japonés, servirá para mejorar las vías hacia el sur reemplazando los durmientes de madera por hormigón, y se remozarán seis trenes automotores, para mejorar el servicio de pasajeros. Con esta primera etapa de modernización el transporte de pasajeros por ferrocarril aumentará del 4 al 35%.

Una adecuada asociación con empresas privadas ayudará a Ferrocarriles a salir del hoyo en que se encuentra. Las vías seguirán perte-

Patrimonio Histórico

La Maestranza Central estaba formada por ocho grandes pabellones destinados a herrería, fundición, modelería, armaduría de locomotoras, oficinas administrativas, almacenes, frenos de aire. Más tarde, con la llegada de las locomotoras diesel se construyó un taller para reparaciones, cuya techumbre se desplomó con el terremoto de 1985.

DESOLACIÓN *El panorama actual muestra el absoluto abandono en que está el recinto.*

En su época de esplendor albergó a unos 2.000 funcionarios entre ingenieros, técnicos y operarios. Hoy esa cifra se reduce a sólo 160 personas.

Conservar al menos parte de las edificaciones, como patrimonio histórico del pasado, es una tarea sibilidad de reciclar algunos edificios, para albergar un gran centro comercial. "Son construcciones muy resistentes, y demolerlas resultaría muy caro", precisa Thomson.

Cuarenta millones de pesos costaría devolver el Museo Ferroviario de la Quinta Normal a la maestranza de San Bernardo. Una idea difícil de concretar por lo caro del traslado. Parte de las instalaciones productivas serán trasladadas a la maestranza de San Eugenio, como el taller de ruedas y los planos técnicos de la Oficina Técnica. Una gran maqueta de madera adornará las oficinas centrales de la em-